



联系我们

广州总所

地址: 中国广州市珠江新城珠江西路8号高德置地广场D座11楼

邮编: 510623

电话: 86 20 8393 0333

邮箱: info@wjnco.com

上海

电话: 86 21 5887 8000

天津

电话: 86 22 5985 1616

南沙

电话: 86 20 8498 0500

青岛

电话: 86 532 6600 1668

厦门

电话: 86 592 268 1376

深圳

电话: 86 755 8882 8008

福州

电话: 86 591 8852 2000

北京

电话: 86 10 85235055

香港

电话: 852 2503 5005

纽约

电话: 1-212-406-5533/1-917-536-8342

网站: wjnco.com

Follow us on



目录

敬海新闻

1. 王敬先生在马来西亚吉隆坡参加 Terralex 联盟举办的会议
2. 敬海所两位资深律师晋升为合伙人

近期新规与敬海案例通讯

1. 最高人民法院关于审理仲裁司法审查案件若干问题的规定与最高人民法院关于仲裁司法审查案件报核问题的有关规定
2. 最高人民法院关于审理海洋自然资源与生态环境损害赔偿纠纷案件若干问题的规定
3. 敬海所经办的一起船舶碰撞案经由上海经贸商事调解中心调解成功

案例

1. 货代收据相关法律问题评析
2. 表见代理中“合理信赖”审查分析
3. 从最近两起案件看海事管辖权的统一

敬海新闻

1. 王敬先生在马来西亚吉隆坡参加 Terralex 联盟举办的会议

2018年2月1日至4日，本所高级合伙人王敬律师应邀参加全球第五大律所联盟 Terralex 在马来西亚吉隆坡主办的 2018 年度亚太地区律所会员非正式会议，本所新晋合伙人王伟圣律师等一同参会。本次会议由马来西亚 AZMI ASSOCIATES 承办，来自澳大利亚、新西兰、新加坡、日本、泰国、菲律宾、马来西亚等 14 个国家的律所会员代表等共计 40 余人参加了会议。Terralex 是一个具有强大律所会员网络的全球律所联盟，会员单位遍及全世界 1 万多家律师事务所，该组织为会员律所提供业务间的横向联系，包括律所间的互相推介支持以及跨国跨区域的交流服务等。

本年度亚太地区会员会晤主要分为三个议题：1) 关于加密货币及其政策法规发展；2) 金融科技在亚太地区的发展应用；3) 与会各方对中国“一带一路”倡议进行开放式讨论。在会议现场，本所合伙人王伟圣律师就“金融科技在中国的发展”这一议题进行了主题发言。



王敬律师和王伟圣律师在吉隆坡仲裁中心合影留念

会后，主办方安排参会人员对马来西亚吉隆坡仲裁中心、马来西亚联邦及上诉法院进行了拜访。

2. 敬海所两位资深律师晋升为合伙人

本所荣幸地宣布：自 2018 年 1 月 1 日起，王伟圣、李建平两位资深律师晋升为敬海律师事务所合伙人。

以下为新晋合伙人介绍：



王伟圣

王伟圣律师毕业于大连海事大学海商法专业，在美国杜兰大学以优异成绩获得 LLM 学位，2009 年获得中国律师执照。同时，在本所的支持下，王伟圣律师于 2017 年通过了英国的 Qualified Lawyers Transfer Scheme 考试的全部项目，并于 2017 年 12 月 15 日获得英格兰及威尔士 Solicitor

律师执业证书。

王律师深耕涉外诉讼、仲裁业务十余年，兼备中国、美国和英国法律专业知识，在提单、租船合约、船舶建造和融资、信用证及保函、海外投资与并购、仲裁等诸多专业领域都富有经验，曾在多宗在英国、新加坡、香港进行的诉讼和仲裁案件中担任法律顾问或中国法律专家。

王律师以勤勉细致，精准到位的工作风格赢得了客户的一致好评。王律师作为本所专业律师及法律专家团队的一员，将继续为客户提供高品质的法律服务。



李建平

李建平律师从大连海事大学本科毕业后，服务于国内知名航运企业，先后任职业务员、调度员、业务部经理，在珠三角主要港口登轮服务 500 余艘中外籍船舶，协调船东、船长、货方、港口、船厂、一关三检、拖轮引航等相关部门工作。2004 年受集团派遣，作为船东代表跟随跨洋集装箱船实习。在多年的航运实务工作中积累了丰富的经验。2006 年 9 月至 2012 年 8 月服务于该航运企业华南总部，任职风险管理主管、法律事务室主任，负责华南区域的法律事务工作，包括合同事务管理、法律事务管理、保险事务管理、公司资质证照管理、制度建设等，参与公司重大管理决策，涉及港口经

营、船队业务、船代业务、货代业务、陆运业务、投资管理、劳动关系等各方面工作，在诉讼事务、保险事务中屡次成功为公司避免损失或挽回损失，多次获得该集团优秀员工、集中保险杰出贡献等奖项。2010 年参加过鹿特丹规则系统学习、代表该集团参加交通部组织的内贸水路运输外资准入调研等工作。

李律师自 2012 年 9 月起至今服务于广东敬海律师事务所，承办了大量海事海商、综合物流争议案件，以及土地开发、物流园区仓库建筑纠纷、公司合并分立破产案件等，担任多家大型企业法律顾问，在海事海商、提单、租船、物流、保险、土地开发、公司事务等专业领域拥有丰富办案经验，并以稳健务实、敏锐积极、客户利益至上的办案风格赢得客户的信任和支持，并将继续积极严谨地为客户提供高品质的专业的法律服务。

近期新规与敬海案例通讯

1. 最高人民法院关于审理仲裁司法审查案件若干问题的规定与最高人民法院关于仲裁司法审查案件报核问题的有关规定

此前，最高人民法院发布了《最高人民法院关于仲裁司法审查案件报核问题的有关规定》(以下简称“报核解释”)和《最高人民法院关于审理仲裁司法审查案件若干问题的规定》(以下简称“审理解释”)，自 2018 年 1 月 1 日起施行。

其中，报核解释明确了国内非涉外涉港澳台仲裁司法审查案件适用预先报核制度，确认了最高人民法院或者高级人民法院的审核权。规定各中级或专门人民法院办理非涉外涉港澳台仲裁司法审查案件时，经审查拟认定仲裁协议无效、不

所属高级人民法院报核；高级法院经审查拟同意的，应向最高法报核。待最高法审核后，依据最高法审核意见作出裁定。

审理解释第三条则规定了在被申请人住所地、财产所在地均不在我国境内的情况下，申请人申请承认外国仲裁裁决的，应由受理关联案件的人民法院管辖或由受理关联案件的仲裁机构所在地的中级人民法院管辖。另外，审理解释规定如果受理关联案件的人民法院为基层人民法院，则申请承认外国仲裁裁决的案件应当由该基层人民法院的上一级人民法院管辖。受理关联案件的人民法院如果是高级人民法院或者最高人民法院的，则由上述法院决定自行审查或者指定中级人民法院审查。

以上两条规定解决了目前申请承认和执行外国仲裁裁决中的一些现实问题，相信这两个解释的施行将促进我国仲裁事业的发展。

2. 最高人民法院关于审理海洋自然资源与生态环境损害赔偿纠纷案件若干问题的规定(以下简称“海洋与生态司法解释”)

海洋与生态司法解释共十三条，自 2018 年 1 月 15 日起施行，在明确了海洋自然资源与生态环境损害索赔纠纷案的性质与索赔主体的同时，第七条至第九条进一步明确了损失赔偿范围和损失认定的一般规则与替代方法。

赔偿范围包括预防措施费用、恢复费用、恢复期间损失、调查评估费用，海洋与生态司法解释第八条对这四类费用做了明确的定义。第九条规定了在根据第八条的定义难以确定恢复费用和恢复期间损失的情况下，法院可以根据责任人因损害行为所获得的收益或者所减少支付的污染防治费用来确定损失赔偿数额。若前述收益或者费用也无法认定

的，法院可以参照政府部门相关统计资料或者其他证据所证明的同区域同类生产经营者同期平均收入、同期平均污染防治费用，合理酌定。

需要注意的是，海洋与生态司法解释第十二条规定人民法院审理因船舶引起的海洋自然资源与生态环境损害赔偿纠纷案件，法律、行政法规、司法解释另有特别规定的，依照其规定。这些法律与司法解释包括：我国《海商法》、《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》、《防治船舶污染海洋环境管理条例》，以及我国加入国际公约《1992 年国际油污损害民事责任公约》、《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》和《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》等。

3. 敬海所经办的一起船舶碰撞案经由上海经贸商事调解中心调解成功

近日，我所高级合伙人陈向勇律师团队（戴一律师、李彦君律师）经办的一起船舶碰撞案在上海经贸商事调解中心（以下简称“经贸调解中心”）的调解下，各方达成和解协议，纠纷得到妥善解决。这是自 2017 年 5 月上海海事法院与经贸调解中心正式建立海事海商纠纷特邀调解工作机制以来，首次委托经贸调解中心进行诉前调解并调解成功的案件。

2015 年 4 月，中国籍散货船“瑞宁 1”轮与利比亚籍“DS KINGDOM”轮在上海水域发生碰撞事故，导致双方损失，两轮损失共计人民币 1,300 余万元。因该起船舶碰撞事故引发的三起纠纷先后诉至上海海事法院，各方当事人对碰撞责任比例和损失金额等问题存在较大争议。应上海海事法院提议，我所在征得当事人同意的情况下，积极参与并配合经贸调解中心对本案进行了诉前调解，既维护了当事人的合法权益，也妥善解决了纠纷，取得了良好的法律效果，并有效节约了诉讼成本和时间。

第三方调解相较于传统的诉讼程序而言，具有尊重当事人自由意志、费用低、时间短、程序灵活等特点。由于是诉前调解，经贸调解中心在本次调解过程中首先遵循了当事人自愿参加调解的原则，若任何一方当事人不愿调解的，法院将依法受理并作出裁判。其次，根据经贸调解中心与上海海事法院之间有关诉前调解的安排，调解中心调解费用收取标准为法院诉讼受理费用的 20%，调解不成不收调解费，收费合理。再次，诉前委派调解中心调解的，调解期限为三十日，诉中委托调解的，调解期限一般为十五日。期限内若未能达成调解协议，经当事人共同申请可适当延长。规定的调解时间相对较短，有利于当事人快速解决纠纷。

我所此次尝试为当事人提供了解决纠纷的另一种选择，同时也起到了减轻法院负担的作用，体现了海事司法与商业调解之间的良性互动，是开展多元化解决海事海商纠纷工作的一次有益实践。值得一提的是，除了经贸调解中心与上海海事法院间就海事纠纷有调解安排，中国海事仲裁委员会上海分会与上海海事法院也有类似的调解安排，我所也曾通过中国海事仲裁委员会上海分会多次对复杂案件进行诉前调解，取得良好效果。



陈向勇

高级合伙人

海事部负责人

执业领域：海事海商 / 国际贸易 /

能源及离岸工程 / 金融保险及税务

工作地点：广州 / 上海 / 香港

联系电话：86 20-83930333

货代收据相关法律问题评析

---以一起海上货物运输合同纠纷案为视角

陈向勇 / 翁建山

【提要】：在货代收据模式下，货物交付规则应适用《海商法》的有关规定。由于货代收据不具有物权凭证的性质，托运人无权行使控制货物的权利，货运代理企业将货物交付给货代收据载明的收货人不存在过错，无需承担违约交货的责任。

一、案情介绍

卖方 A 公司与买方 B 公司签订一份服装买卖合同，FOB 深圳。B 公司与位于英国的 C 货代公司订有货物配送协议，约定由 C 货代公司负责从其海外供应商运送货物至其配送中心的服务。

C 货代公司通过其香港关联公司 D 向船公司订舱。订舱单记载托运人为其在深圳的关联公司 F 货代公司，收货人为 C 货代公司，B 公司为通知方。F 货代公司接收货物后，出具了货代收据，记载托运人为 A 公司，收货人和通知方为 B 公司，出口指示方为 C 货代公司。

货物出运后，B 公司没有依约向 A 公司支付货款。在货物还未交付给 B 公司之前，A 公司曾向 F 货代公司提出不要交付货物给 B 公司，并协商返运货物。但最终 F 货代公司仍将货物交付给了 B 公司。A 公司遂以其与 F 货代公司存在海上货物运输合同关系为由，要求 F 货代公司承担违约放货的责任。一审法院支持了 A 公司的请求，但被二审法院驳回。A 公司不服二审判决，向最高院提起再

审。最终，最高院亦驳回了 A 公司的再审申请。

二、裁判观点

（一）一审法院观点

针对双方的争议焦点，一审法院经审理认为：

1、A 公司作为实际交付货物的一方，满足《海商法》关于托运人的规定，因此，A 公司为海上货物运输合同托运人。而对于 F 货代公司，虽然货代收据上载明了“将担任代理”的字眼，但因货代收据的格式近乎提单，且 F 货代公司亦向 A 公司收取了相关费用，因此，F 货代公司具备承运人的法律地位，双方之间成立海上货物运输合同法律关系。

2、关于 F 货代公司是否有控制货物的义务，是否应承担违约交付货物的责任，一审合议庭发生了分歧。合议庭多数意见认为，由于本案未签发提单而仅签发了货代收据，故本案的货物交付规则不适用提单规则，应适用我国《合同法》的一般规定。依据《合同法》第 308 条规定，A 公司具有中途停运权。因此，F 货代公司未依据 A 公司的控货指示行事，应承担违约交付货物的责任。合议庭少数意见认为，货代收据没有物权凭证功能，不是承运人据以交付货物的单证，因此，F 货代公司将货物交付给货代收据载明的收货人，不存在违约过错，无需承担违约交付货物的责任。最终，一审法院以少数服从多数原则，支持了上述第一种意见。

（二）二审法院观点

F 货代公司不服，提起上诉。二审法院经审理认为：

1、虽然承运人可以签发的运输单据并不局限于提单，但是无论何种单证必须包含合同当事人的承托意思表示方可构成运输合同的证明。本案中的货代收据并具备这样的意思表示，不构成运输合同的证明。一方面，案涉货代收据的正面显著位置载明其“仅为代理”；另一方面，案涉贸易为 FOB 贸易，F 货代公司作为收货人 B 公司的代理，仅仅是在起运港收取货物并处理起运港相关事宜。因此，A 公司与 F 货代公司之间不成立海上货物运输合同法律关系。至于 F 公司向 A 公司收取的码头操作费、文件费、手续费等，均为起运港码头费用，应认定双方就此费用成立货运代理合同关系。

2、货代收据不构成海上货物运输合同的证明，F 货代公司不是案涉运输的承运人，无需承担控制货物的义务。A 公司货款损失属于贸易风险。而为防止此类风险，保障 FOB 下卖方控制货物的权利，法律赋予了 A 公司要求签发提单的权利。而本案中 A 公司未要求签发提单，从而丧失了货物控制权，该风险应由 A 公司自行承担。

因此，二审法院判决驳回 A 公司的诉讼请求。

（三）最高院观点

最高院经再审亦认为在没有其他证据证明的情况下，仅凭货代收据不能证明 A 公司与 F 货代公司之间成立海上货物运输合同关系。A 公司并非与承运人订立运输合同的托运人，其主张适用合

同法 308 条规定行使中途停运权，缺乏依据。即使认为 A 公司为案涉货物运输的实际托运人，其没有要求签发提单，且未对 F 公司出具货代收据提出异议。因此，A 公司在不持有提单的情况下，仅凭货代收据要求 F 公司中止货物的交付，亦缺乏依据。

三、案例评析

本案实际解决了实践中常常出现争议的三个问题：（一）货代收据是否具备“其他运输单证”的性质；（二）货代收据下，货运代理人和发货人之间成立何种法律关系；（三）货代收据下，应遵循何种交付规则。对此，笔者对本案进一步评析如下：

（一）货代收据的法律性质

《海商法》第 80 条规定，承运人签发提单以外的单证用以证明收到待运货物的，此项单证即为订立海上货物运输合同和承运人接收该单证中所列货物的初步证据。依据该条规定，承运人签发的、能证明海上货物运输合同关系的海运单据不仅限于提单。因此，案涉货代收据是否属于该条所规定的“其他运输单据”的范畴乃本案关键所在。

笔者认为，认定货代收据是否具备“运输单据”的性质，应从货代收据的目的、记载以及货代公司收取费用的性质来看。一般而言，货代收据仅仅是货运代理企业收取货物的收据，并非运输单据，不是海上货物运输合同的证明。首先，从货代收据的目的来看，货代收据的出现主要是因为 FIATA（国际货物运输代理协会联合会）希望加强货运代理人在供应链中的作用，使得货运代理人可以起到一种准仓库的作用。也就是说，在货代

收据模式下，发货人只要将货物交付给货运代理人，发货人便可按照其与买方约定凭货代收据到银行结汇，尽早获取货款。而货运代理企业也可以将来自不同地方、不同托运人的货物集中起来运输。因此，从货代收据的目的来看，货代收据并不是一种为了运输而设立的单证，而仅仅是其向发货人出具的证明其收到货物的收据。其次，从货代收据的记载来看，货代收据上一般明确记载其仅为代理，而非承运人。很显然，货代企业并没有任何想与发货人成立承托关系的意思表示。第三，从货代公司收取费用的性质来看，货代公司往往收取的仅仅是起运港码头的费用，而非海运费。本案中，法院正是结合货代收据的记载以及货代公司收取费用的性质，认定货代收据不具有运输单证的性质，并非海上货物运输合同的证明。

尽管如此，货代收据是否具备运输单证的性质也不能一概而论。鉴于实践中货代收据的版本较多，有些货代收据却明确记载有承担承运人责任的字眼。如在绍兴京成贸易公司与埃彼穆勒环球物流（上海）公司海上货物运输合同纠纷案¹中，货代收据背面不仅记载了“除另有注明，收到表面状况良好的货物将按照承运人的正式提单条款持有和运输”的内容，更为重要的是，同时记载了“货物将在交货地交付给收货人”。因此，该案中的货代收据便被法院认为具备运输单证的性质，是海上货物运输合同的重要凭证。另外，货运代理企业签发货代收据收取的往往是一些杂费，如本案中所收取的起运港码头费。但如果货运代理企业收取的是全程的海运费，此时也有可能将货代收据理解为海上货物运输合同的证明。

（二）货代收据下，货运代理人与发货人之间的法律关系

一般而言，货代收据不具有运输单证的性质。因此，在货代收据下，货运代理人与发货人之间不存在海上货物运输合同法律关系。而在FOB贸易条件下，货运代理企业往往是接受国外买方的委托，和国外买方存在货运代理合同法律关系。依据合同相对性原则，货运代理人与发货人之间往往也不存在货运代理关系。但实践中，货运代理企业往往会向发货人收取起运港文件费、手续费等。因此，可视为货运代理企业与发货人在该费用所指代的事项上成立货运代理关系。

本案中，法院虽不认为A公司与F货代公司成立海上货物运输合同关系，但由于F货代公司收取了一定的费用，故在该费用所涉事项上成立了货运代理关系。在浙江高院审理的新意公司与金鹰公司货运代理合同纠纷案²中，法院也以货运代理人收取了订舱费、THC、FCR 签单费等费用为由，认定货运代理人与发货人存在货运代理合同关系。当然，如上文所述，若货代收据上记载的事项被认为货代收据具有运输单证的性质，则货运代理人与发货人的法律关系为海上货物运输合同法律关系。

可见，在货代收据下，货运代理人与发货人之间可能没有任何关系，也可能形成货运代理法律关系，亦或是货物运输合同法律关系，应结合具体情况进行认定。

（三）货代收据下货物的交付规则

本案中，由于货代收据不具有运输单证的性质，A公司与F货代公司之间不成立运输合同法律关系。因此，F货代公司没有义务听从发货人的指示控制货物，只要其在履行代理事项时没有

过错，F 货代公司将货物交付给货代收据载明的收货人就无需承担责任。而倘若货运代理企业与发货人之间能够成立海上货物运输合同法律关系，此时的货物交付规则是否会因此发生变化？

笔者认为，即使海上货物运输合同成立，货运代理企业仍没有义务听从发货人的指示，其仍可将货物径行交付给货代收据上载明的收货人。本案中，一审法院在认定成立海上货物运输合同的情形下，就货代收据下的货物交付规则产生分歧。第一种观点认为，应适用《合同法》关于托运人控制货物的规定；第二种观点认为应适用《海商法》的规定。对此，笔者赞成第二种观点。理由在于海上货物运输合同纠纷应适用《海商法》的有关规定。而由于货代收据不同于提单，不具有物权凭证的性质，因此，发货人无权凭借货代收据主张控制货物。在平湖富华箱包厂诉环捷国际货代公司海上货物运输合同纠纷案³中，货运代理企业因货代收据的记载被认定为承运人。但同时法院认为，货代收据不具有物权凭证的性质，托运人在交付货物取得货代收据时，其在运输合同项下的指示交货等货物控制权也随之丧失。因此，被告将货物放给货代收据指定的收货人也不违反运输合同的约定。结合最高院在本案中的观点，笔者认为发货人要想控制货物，必须要求承运人签发提单，否则仅凭货代收据是无法达到控制货物的目的。

1 (2009) 沪高民四终字第 190 号

2 (2011) 浙海终字第 51 号

3 (2009) 沪海法商初字第 259 号

表见代理中“合理信赖”审查分析¹



戴一

高级律师

执业领域：海事、海商、国际贸易、争议解决

工作地点：上海

联系电话：86 21-58878000

戴一

【案号索引】

前案：一审判决：（2014）广海法初字第161号
二审判决：（2014）粤高法民四终字第211号

再审裁定：（2015）民申字第2380号

本案：一审判决：（2015）广海法初字第896号
二审判决：（2016）粤民终1651号
再审裁定：（2017）最高法民申2644号

【案情简介】

前案：2013年9月25日，卡士公司委托德迅深圳分公司安排集装箱运输事宜。随后，德迅深圳分公司将货物运输事宜转委托德圣深圳分公司负责。10月3日，货物装船，德圣深圳分公司签发了德翔公司为抬头的海运单，并在签章处注明德圣深圳分公司作为承运人德翔公司的代理人签发。后因货物一直未能实际交付收货人，卡士公司于2013年12月24日向法院起诉德迅公司、德迅深圳分公司、德圣公司、德圣深圳分公司，请求法院判令德迅深圳分公司和德圣深圳分公司连带承担赔偿责任，德迅公司和德圣公司承担补充清偿责任。该案经广州海事法院、广东省高级人民法院及最高人民法院审理，三级法院均认定：德迅深圳分公司作为承运人应对卡士公司的索赔承担责任，德迅公司承担补充清偿责任。

本案：德迅深圳分公司相应赔偿款项被法院冻结划拨后，向法院提起追偿之诉，请求法院判令德圣深圳分公司、德翔公司赔偿德迅深圳分公司相关损失及利息和案件诉讼费用。

【争议焦点及审判结论】

本案主要争议焦点在于德迅深圳分公司在转委托运输合同中的地位。

广州海事法院根据一系列单据记载、德迅深圳分公司在前案再审申请书中的主张以及德迅公司与蓝锚船务公司之间代理协议的内容，认定蓝锚船务公司和德翔公司之间成立本案海上运输合同法律关系，德迅深圳分公司仅为托运人蓝锚船务公司的代理人，没有诉权。

德迅深圳分公司不服一审判决，提起上诉。广东省高级人民法院二审认为，在德圣深圳分公司、德翔公司无法提交可证明德迅深圳分公司与其交涉时曾持有蓝锚公司委托德迅深圳分公司作为代理人的代理合同或其他披露代理关系的相关证据的情形下，仅凭海运单中关于“德迅深圳分公司，作为蓝锚公司的代理”的记载，并不足以认定德圣深圳分公司在签发该海运单时已具有确信德迅深圳分公司系蓝锚公司代理人的合理信赖，德迅深圳分公司不构成表见代理人。并且，德迅深圳分公司明确否认其在本案运输合同中系蓝锚公司的代理人，根据海运单及本案现有证据，尚不足以证明蓝锚公司与德迅深圳分公司之间就本案货物运输事宜形成代理关

系，故德迅深圳分公司系本案运输合同的托运人。

最高人民法院经审查认为，虽然案涉海运单样稿和海运单托运人记载为“德迅深圳分公司，作为蓝锚船务公司的代理”，但就本案当事人之间的货物运输合同纠纷而言，德迅深圳分公司有权依据海运单记载的内容，以自己的名义作为托运人提起诉讼并主张相关权利。

【案例评析】

本案系笔者代理的案件。前案与本案各经三级法院审理，总耗时四年之久，最后实现全额追索，维护了当事人的合法权益。在取得令人满意结果的同时，本案中牵涉的代理关系（尤其是表见代理问题）值得研究分析。

本案二审中，关于德迅深圳分公司在转委托运输合同中的地位，广东省高级人民法院作出与广州海事法院不同判决的主要理由在于德迅深圳分公司在案涉运输事宜转委托过程中不构成表见代理，因而认定德迅深圳分公司为案涉运输合同的托运人而非托运人的代理人。表见代理关系是否成立，是判断德迅深圳分公司在案涉合同中地位的重要因素，而作为表现代理构成要件之一的“合理信赖”的审查又成为本案判断表见代理关系是否成立的关键。合理信赖即相对人有正当理由信赖该无权代理人有代理权。关于“合理信赖”的审查重点在于举证责任分配、举证程度及依据。

第一，就举证责任分配而言，《关于当前形势下审理民商事合同纠纷案件若干问题的指导意见》（2009年）第十三条作出了明确的规定，即合同相对人主张构成表见代理的，应当承担举证责任。本案中，二审法院将德迅深圳分公司构成表见代理的举证责任分配于相对人德圣深圳分公司、德翔公

司，于法有据。

第二，相对人不仅应当就无权代理人有被授予代理权至外表或假象进行举证，还应证明其有正当理由相信该外表或假象。本案中，法院认为相对人仅凭海运单中的记载并不足以证明其具有正当理由相信德迅深圳分公司具有代理权。而依据最高院《审理民商事合同案件指导意见》（2009）第14条的规定，应当结合合同缔结与履行过程中的各种因素综合判断合同相对人是否尽到合理注意义务，此外还要考虑合同的缔结时间、以谁的名义签字、是否盖有相关印章及印章真伪、标的物的交付方式与地点等各种因素，做出综合分析判断。具体到本案中，德圣深圳分公司、德翔公司作为谨慎的承运人应在接受订舱时要求德迅深圳分公司提供代理合同以便对其代理人身份进行核实，故在德圣深圳分公司和德翔公司未证明其核实过代理信息的情况下，二审判决是正确的。笔者对此深表赞同，因为本案订舱确认书与海运单上记载的德迅深圳分公司的身份不同，承运人应在接受订舱时对德迅深圳分公司的身份尽到谨慎审查的义务。

虽然最高院就本案表见代理中的合理信赖问题未作进一步分析略有遗憾，但其对于本案的最终审查认可了二审判决的结论。鉴于厘清代理关系对于航运业的健康有序发展至关重要，表见代理的特殊性在于其表象与真实法律关系的不一致，而“合理信赖”又是判断表见代理关系是否成立的重点，笔者希望通过分享本案，能对业界处理此类案件提供有益参考。

1 实习生陈键洪对本文亦有贡献。

李彦君

律师

执业领域：海事、海商/海洋工程、财产/责任/信用保险、国际贸易

工作地点：上海

联系电话：86 21-58878000

从最近两起案件看海事 管辖权的统一

李彦君、陈兵明

一、案例简介

（一）海事行政案件

2017年3月16日，吴淞海事局以货物属于《海运污染危害性货物》中的5.1类危险品未向海事部门申报为由，在上海张华浜查验场扣押了靖西三上矿业有限公司（以下简称“矿业公司”）所有的货物二氧化锰。根据《防治船舶污染海洋环境管理条例》，吴淞海事局对矿业公司作出人民币2.1万元的海事行政罚款。矿业公司不服，向上海海事法院起诉，请求撤销该行政处罚。

2017年12月14日下午，上海海事法院开庭审理该起案件。庭审中，原告矿业公司认为，二氧化锰并非海运污染危险品，根据运输惯例，普通包装运输即可。被告吴淞海事局作出的行政处罚主要依据不足，程序违法。被告吴淞海事局认为，其对原告作出的行政处罚事实清楚、证据确凿，适用法律正确。因案情复杂，争议较大，上海海事法院未当庭宣判。

（二）海事刑事案件

被告人艾伦·门多萨·塔布雷（Allan Mendoza Tablete）为“卡塔利娜（Catalina）”轮二副，因涉嫌犯交通肇事罪于2016年9月23日被刑事拘留，同

年10月28日被逮捕。浙江省宁波市人民检察院指控被告人犯交通肇事罪，于2017年5月31日向宁波海事法院提起公诉。2017年6月5日，宁波海事法院根据浙江省高级人民法院的指定管辖决定立案受理。

庭审查明，2016年5月5日17时30分许，“卡塔利娜”轮从中国江苏连云港空载驶往印度尼西亚。同月7日零时至4时，该轮由被告值班驾驶。当日凌晨3时34分许，“卡塔利娜”轮途经浙江省象山县沿海南韭山岛东偏北约72海里附近（概位：北纬29°33.1'/东经123°35.4'）水域时，被告人在海面起雾、能见度不良、渔区航行的情况下，违反《中华人民共和国海上交通安全法》等相关规定，未保持正规瞭望，未能对当时局面和碰撞危险做出充分估计，未使用安全航速行驶，未及早采取有效的避让行为，未采取有效的雾航措施，导致“卡塔利娜”轮与正在双拖作业的由董某驾驶的“鲁荣渔58398”轮发生碰撞，造成“鲁荣渔58398”轮扣翻、沉没，被害人船员张某等十四人死亡，船员王某等五人失踪的重大交通事故。经鉴定，“鲁荣渔58398”轮财产损失人民币5,078,800元。经认定，被告人驾驶的“卡塔利娜”轮对本起事故负主要责任。案发后，被告到浙江省公安边防总队海警第二支队投案，并如实供述了犯罪事实。“卡塔利娜”轮船所有人波尔萨利船运有限公司已经赔偿死亡和失踪人员近亲属共计人民币2,245万元。被害人姜某、吴某等的近亲属出具谅解书对被告的犯罪行为表示谅解。

法院认为，被告人在驾驶船舶过程中，违反海上交通运输管理法规，与捕捞渔船发生碰撞，致使渔船扣翻、沉没，造成十四名船员死亡，五名船员失踪，且负事故的主要责任，其行为已构成交通肇事罪，情节特别恶劣，应当依法惩处。公诉机关指控的犯罪事实清楚，证据确实、充分，指控罪名成立。鉴于被告人案发后自首，真诚认罪、悔罪，“卡特利娜”轮船所有人积极赔偿被害人近亲属经济损失，部分被害人近亲属对被告人的犯罪行为表示谅解等，依法可对其从轻处罚。2017年8月21日上午，宁波海事法院公开宣判，被告人犯交通肇事罪，处以有期徒刑三年六个月。

二、评析

上世纪80年代初及以前，我国的海事案件由各沿海城市的地方法院管辖。为适应改革开放日益增多的涉外海事案件，1984年11月28日最高人民法院颁布了《关于设立海事法院几个问题的决定》，在广州、上海、青岛、天津和大连设立海事法院，拉开了海事审判专业化的序幕。截至1999年，武汉、海口、厦门、宁波和北海海事法院先后设立，管辖范围基本覆盖我国主权水域，形成了专门的海事审判格局。

（一）海事行政管辖权

根据最高院1984年11月28日颁布的《关于设立海事法院几个问题的决定》，海事法院受理的海事案件主要包括海事侵权纠纷、海商合同纠纷等民商事案件和当事人不服主管行政机关处罚引起的海事行政案件。后期，随着最高院《关于执行〈中华人民共和国行政诉讼法〉若干问题的解释》（2000年3月8日发布）、最高院《关于海事法院受理案件范围的若干规定》（2001年9月11日发布）和最高院办公厅《关于海事行政案件管辖问题的通

知》（2003年8月11日发布）等司法解释和司法文件的颁布，海事行政案件的管辖经历多次调整后，海事法院不再受理海事行政案件。

但随着最高院《关于海事法院受理案件范围的规定》和《关于海事诉讼管辖问题的规定》2016年3月1日的施行，海事法院重获海事行政案件的管辖权，具体由行政执法行为实施地海事法院管辖有关海事行政案件，由此实现了海事审判中的民事、行政“两审合一”。案例一即是海事法院重获海事行政管辖权后，上海海事法院受理的首起海事行政案件。

（二）海事刑事管辖权

海事刑事案件则长期被置于海事法院管辖之外。根据最高人民法院、最高人民检察院和公安部于2007年9月17日联合发布的《关于办理海上发生的违法犯罪案件有关问题的通知》，人民检察院提起公诉的海上犯罪案件，同级人民法院依法审判。此规定对于审理普通的海上犯罪案件基本可行，但随着海洋活动的日益多样化，海事刑事案件统归地方法院管辖的做法显现诸多不便。首先，涉外海事刑事案件涉及国际法适用，适用法律较为复杂。其次，从技术上认定事故原因时，须认真、全面地考查船员的船艺，对航运等专业性的要求更高。同时，由于船舶的航行在很大程度上依赖于整个团队的协作，因此在审理海上交通事故所引起的刑事案件时，不能简单地套用陆上交通肇事罪的审理模式，而应综合运用法律并参照航海和航运管理的技术标准，对事故的原因和后果进行周密的调查和研究。

中国海事法院在长期的司法实践中已积累大量的审理涉外海事案件的经验和，涉案的当事人和船舶已遍及70多个国家和地区，将海事刑事案件交由

海事法院专门管辖，可以充分发挥海事法院在海事法律和航运专业的优势，更能适应海事刑事审判专业性的需要。最高院 2015 年 2 月 4 日公布的《关于全面深化人民法院改革的意见——人民法院第四个五年改革纲要（2014-2018）》中提出，要“改革海事案件管辖制度。进一步理顺海事审判体制。科学确定海事法院管辖范围，建立更加符合海事案件审判规律的工作机制”。顺应此形势，宁波海事法院作为试点法院审理了案例二。该案是中国海事法院首次审理海事刑事案件，在客观上推动了海事案件管辖制度的统一。

三、结束语

我国海事法院成立已逾 30 载，审理了一批有重大影响的案件，树立了中国海事司法的良好形象。随着“一带一路”建设、海洋强国及长江经济带发展等重大国家战略的实施，我国海洋经济迅猛发展，海上活动更加频繁，新类型纠纷不断出现，对海事审判也提出了更新、更高的要求。实行海事民事、行政和刑事案件的统一管辖，有利于更好发挥海事法院的专业优势，实现审判资源的科学配置，是未来发展的必然趋势。